TREŚĆ NUMERU: „Pogoń za lisem“, „Problem bezpieczeństwa jezdni w Londynie“, „Kronika Automobilowa“, „Wiadomości lotnicze“, „Bezpłatny kurs szoferski“ i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

AUTOLOT

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16,940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68

Rok I. | 23 Październik 1928 r. | Nr. 19.

16 zawodników stanęło do pogoni za „lisem“.

Ostatnia tegoroczna impreza Automobilklubu Polski. Demoniczna jazda p. Regulskiej. Zasłony dymowe p. Bitschana. Nora lisia pod Łowiczem. „Braterstwo Narodów“ i wyłączny monopol na pech.



W czasie wyścigów o Angielskie Tourist Trophy znakomitemu angielskiego rekordziście Cambpellowi zdarzył się fatalny wypadek, zakończony jednak tylko stratą maszyny. W chwili skończenia drugiego okrążenia i zatrzymania się celem złożenia budy, ołowiane ciężary, złożone jako balast w tyle maszyny poruszając się podczas jazdy przerwały rurkę doprowadzającą benzynę, co spowodowało wybuch tejże. Pomimo natychmiastowej pomocy i największych wysiłków stłumienia pożaru, maszyna spłonęła doszczętnie, zawodnik zaś zmuszony był zrezygnować z dalszej jazdy. Fotografja powyższa przedstawia moment gaszenia pożaru samochodu Campbella.

Zanim przystąpię do podania rezultatów i opisu z przebiegu ostatniej imprezy zorganizowanej w ub. niedzielę przez Automobilklub Polski, na wstępie podam kilka punktów z regulaminu, wyjaśniających znaczenie i sposób rozegrania *„Rallye Paper“*:

„Rallye Paper“ jest imprezą klubową towarzyską i uczestniczyć w niej mogą członkowie A. P. lub osoby, mogące się powołać na jednego z członków.

Nagrody przyznawane są najszybciej orjentującemu się kierowcy i dlatego prowadzić mogą maszyny tylko gentelmani - panie lub panowie.

„Rallye Paper“ (Pościg za lisem) polega na tem, że komandor, czyli *„lis“* wraz ze swymi pomocnikami wyjeżdża w kierunku przez niego obranym, a nikomu więcej nie znanym i znaczy swą drogę przez rozsypywanie papierków. Jednocześnie myli on właściwy kierunek przez posypywanie papierkami dróg na skrzyżowaniach, przyczem zmylenie nie przekracza 1 klm.

Dopuszczalne są boczne drogi. Papierki winne być sypane z zachowaiem ciągłości, a możliwe przerwy nie przekraczają paruset metrów. W miastach i osadach ze względów technicznych posypywanie kieruków nie jest obowiązkowem. Papierki więc mogą się kończyć przed samem miastem i zaczynać w dalszym ciągu przy wyjazdach z niego, rzeczywistych i zmylonych. Meta, czy *„nora“* lisa zasadniczo znajduje się w lesie lub miejscu ukrytem, dojazd do którego nie rzuca się w oczy. Jednakże ze względu na pogodę lub późną porę roku meta może wypaść w mieście.

Żadne przeszkody w drodze, jak przejazdy kolejowe, wzmożony ruch i t. p. nie podlegają neutralizacji. Wyjątek mogą stanowić pewne przeszkody, wynikające z charakteru trasy. Neutralizacja w takich wypadkach jest zależną od uznania komandora i winna być z góry przez niego zorganizowana.

Zawodnicy obowiązani są stawić się punktualnie w miejscu oznaczonem gdzie otrzymają przy starcie zapieczętowane koperty. Wewnątrz koperty znajduje się karta z podaniem miejsca pobytu komandora, bez wyszczególnienia rzeczywistej trasy. Zawodnik, który nie jest w stanie trafić do *„lisa“* może kopertę odpieczętować, jednakże tem samem traci prawo do dalszego udziału w pościgu. Na kopercie startujący vice-komandor notuje czas odjazdu oraz liczbę kilometrów na liczniku. Na mecie kontrola notuje czas przyjazdu i ilość kilometrów na liczniku. Obydwie cyfry kilometrów są porównywane i w razie wykazania mniejszej niż rzeczywista trasa, ilości przejechanych kilometrów, zawodnik może być zdyskwalifikowany. Jeśli zawodnik startuje z zepsutym licznikiem, winien zameldować o tem przed startem. Maszyny nie są segregowane na klasy lub kategorje, a startują w kolejności wylosowanych numerów.

Nagrody są oddzielne dla pań i panów i są równorzędne, ilość zaś nagród jest ustalona procentowo, zależnie od ilości startujących zawodników“.

A teraz o odbytej rozgrywce.

O godzinie 10-ej byłem już na Placu Saskim, gdzie frontem do Automobilklubu stały szeregiem maszyny.

Zapisało się do rozgrywki 16 zawodników z asami odbytych raidów i zjazdów na czele.

Po wylosowaniu kolejnych numerów współzawodnicy sznurem pociągnęli na szosę młocińską, skąd w minutowych odstępach maszyna za maszyną pomknęły w pogoni za „lisem".

* * *

Jechałem gościnną Minervą p. dyr. Sokołowskiego. Zaraz na pierwszym zakręcie rozpoczęły się niespodzianki w odszukiwaniu właściwej drogi.

Szlak „lisi" upstrzony kolorowymi skrawkami papieru mylił wielu uczestników pogoni i już na drugim zakręcie ujrzeliśmy za sobą czerwonego Fiatka, który z iście dantejskim warkotem starał się nas wyminąć, co też wkrótce uczynił.

A trzeba było widzieć jak ten mały Fiacik nas mijał, jak równo i pewnie brał wiraże, okiełznany przez piękne i dzielne rączki pani Regulskiej.

Urozmaicona i pierwszorzędnie obrana, droga przez „lisa" prowadziła przez różnego gatunku szosy i gościńce, nie wyłączając zboczeń na polne drogi.

Trudno było dociec dokąd nas ślad lisi zaprowadzi, a od początku pogoni Minerva „rwała" od 70 do 100 klm. na godz.

Motor działał wspaniale. Nie słychać było żadnego warkotu, a mknąc po najprzeróżniejszych drogach (wertepach) zdała egzamin pierwszorzędnie.

Minęliśmy w drodze szereg zawodników w tym p. Bitschana na Stutzu (który stał z powodu pewnego defektu). Stutz, była to jedyna maszyna nie skaroserowana, ale dobrze naoliwiona i wyglicerynowana; to też dymiła według wszelkich prawideł nowoczesnej walki gazowej, tak że w biegu — niemożna było jej minąć—raz z powodu jej siły—a powtóre ciągnęła za nią zasłona dymowa.

Na jednym z skrzyżowań spostrzegliśmy cofającą się Minervę p. Radońskiego i małego Fiatka, którzy tem samem wskazali nam należyty kierunek. Skręcamy na właściwą drogę, pozostawiając najgroźniejszych za sobą.

A teraz, gazu!

Mijamy Żyrardów, Wiskitki.

Minerwa ciągnie do 100!

Papierki niezawodzą.

Na drodze widoczne ślady opon Firestona, tak że w przypuszczeniu że mamy przed sobą jeszcze Studebakera p. de Lavaux — Minerva dostaje jeszcze pokarmu i kropi z pełna.

Pod Łowiczem na szosie spostrzegamy kilka stojących aut, oraz wóz komandorski.

Stajemy. —

Pada pierwsze zapytanie:

— Czy tu jest meta?

— Nie! Mieliśmy jechać do Łowicza, ale żeście nas dopadli, więc tu wypadła „nora" — odpowiada p. Tuszyński...

(Więc miałem szczęście jechałem zwycięską Minerwą, która przebyła 108 km. robiąc przeciętnie 59 klm.)

Następuje odbiór koperty, notowanie czasu i ilość przebytych kilometrów.

Z oddali słyszymy warkot silnika, a z zakrętu ukazuje się druga Minerva p. Radońskiego.—Dwie Minervy—dwie pierwsze.

Po chwili wpada p. Regulska na Fiacie, następnie kpt. Ryll na Studebakerze, p. Zakrzewski na Dodge, p. Koziański na Tatrze i t.d.

Ogółem do „nory" trafiło ośmiu zawodników.

Po półgodzinnem wyczekiwaniu na pozostałe maszyny, ruszamy do Łowicza.

W Łowiczu w „Polonji", odbyło się „Braterstwo Narodów", i przyznanie nagród.

Pierwsze miejsce w kategorji pań przyznano p. Regulskiej, w kategorji panów—pierwsze p. Sokołowskiemu, drugie p. Zakrzewskiemu, trzecie p. Koziańskiemu.

* * *

Należy zaznaczyć że nie odbyło się bez pecha, ale pech jak pech—zawsze prześladuje tych samych. Już widocznie takie zrządzenie losu, który im przeznaczył na pecha monopol.

Pik.



Przełęcz przebyta przez samochody „Minerva" w dniu 14-go sierpnia b. r. w Międzynarodowym Raidzie Alpejskim.

Problem komunikacyjny w Londynie.

Miljon samochodów będzie miał Londyn w r. b. Eksperci radzą nad przebiciem nowych ulic i budową jezdni napowietrznych.

Rozwiązanie tego problemu staje się coraz bardziej palącą kwestją dnia dla mieszkańców Londynu. A ponieważ Warszawa ze względu na szybki rozwój automobilizmu również stoi w obliczu tego trudnego problemu, nie będzie od rzeczy zapoznanie czytelników naszych z projektami angielskiemi, rozwiązania dziś tej trudnej kwestji.

W roku 1927 Londyn posiadał *800.000 wozów* motorowych, a spodziewa się, że z końcem roku bieżącego liczba ta dojdzie do 1.000.000.

Podpułk. Moor Brabazon, członek Parlamentu, b. sekretarz Ministra Transportu, przewiduje, że liczba samochodów w Anglji, a głównie w Londynie będzie przez dłuższy czas znacznie wzrastała. Bo jeśli liczba samochodów wzrastą jeszcze wciąż w Ameryce, gdzie co piąty obywatel jest właścicielem samochodu, gdzie 40 samochodów przypada na 1 mile drog bitych, to co mówić o Anglji, gdzie *1 samochód przypada na 26 osób* i tylko 11 samochodów na 1 milę.

Ulice Londynu już przy obecnej liczbie samochodów przedstawiają duże trudności komunikacyjne. A co będzie wówczas, gdy liczba samochodów w Londynie wzrośnie do 2.000.000? Oto pytanie, na które londyńczycy szukają odpowiedzi.

Gdyby dzisiaj taka liczba automobili znalazła się na ulicach Londynu, to utworzyłyby one na ruchliwych ulicach City tak zbitą masę, że nie mogłoby być mowy o żadnym ruchu.

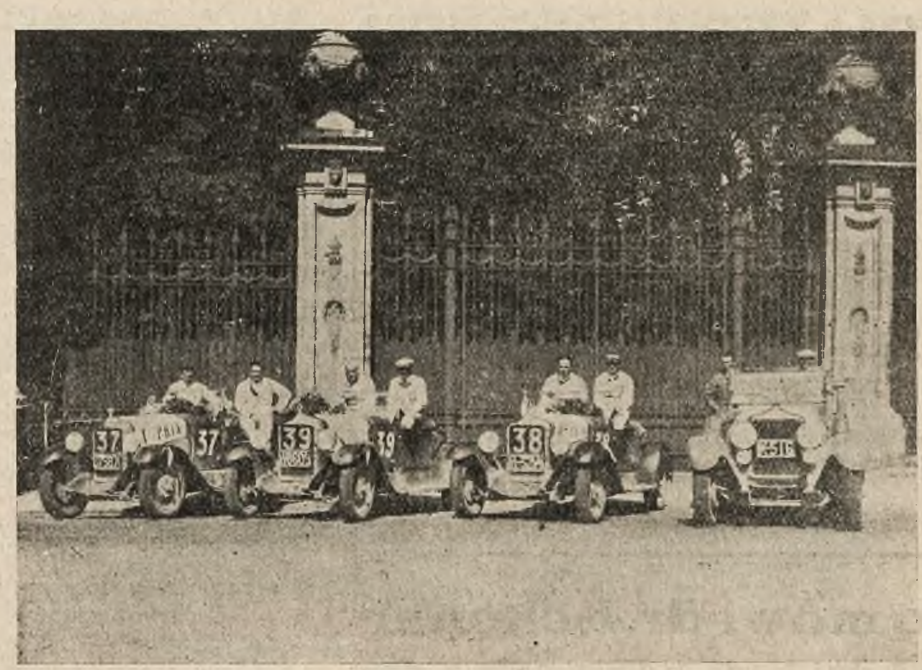
Eksperci ruchu kołowego zastanawiają się nad przebiciem nowych ulic i rozszerzeniem starych, co jednak problemu w całości nie rozwiązuje. Podpułk. Brabazon widzi wyjście z sytuacji przez zbudowanie nad bocznemi ulicami wzniesionych jezdni. Narazie Brabazon proponuje przeprowadzenie takich jezdni pomiędzy centrum miasta, a przedmieściami ponad torami kolejowymi, albowiem uniknęłoby się przeprowadzenia jezdni ponad domami, a pozatem możnaby urządzić garaże przy stacjach kolejowych, które byłyby pod kontrolą kompanji kolejowych.

Jeśli chodzi o śródmieście, to przeprowadzenie wzniesionych jezdni napotyka na pewne trudności, które jednak nie są do niezwalczenia. *Według prawa właściciel domu jest jednocześnie właścicielem przestrzeni ponad domem* i dlatego trzebaby mu za zrzeczenie się tego prawa zapłacić. Jeśli, oczywiście, prawo to nie zostanie zmienione. Pozatem, jezdnie takie będą zaciemniały ulice oraz będą źródłem hałasu. Problem konstrukcyjny również przedstawia pewne trudności.

Mimo pewnych minusów, jakie posiada projekt wzniesionych jezdni, innego rozwiązania trudności komunikacyjnych podpułk. Brabazon nie widzi. Usunięcie, np. tramwajów z bardziej ruchliwych ulic będzie tylko paljatywem, lecz złu w zupełności nie zaradzi. Wzrastająca ludność Londynu jak również i liczba samochodów zwiększająca się z dnia na dzień wymagają rozwiązania kwestji ruchu przez zbudowanie wzniesionych jezdni, gdyż wszelkie inne projekty doprowadzają tylko do tworzenia się zatorów w ruchu kołowym, jeśli nie do zupełnego chaosu.



Malownicza droga przez Furka Pass w Alpach.



Zwycięski zespół samochodów Minerva. Zdobywca Międzynarodowego Pucharu Alpejskiego. Seryjne i małego typu samochody Minerva o mocy 12 K. M., w Raidzie Alpejskim uzyskały najlepsze wyniki, pod względem wytrzymałości i szybkości.

Ze świata automobilowego.

Międzynarodowe Stowarzyszenie wytwórców samochodowych wyłoniło specjalny Komitet celem opracowania planu przeprowadzenia kampanji mającej na celu spopularyzowanie we wszystkich krajach transportu motorowego. Komitet ten zebrał już pokaźny materjał, w różnych krajach, dotyczący dróg bitych, podatków od samochodów etc.

Zasadniczym celem Komitetu jest spopularyzowanie wiadomości o ekonomicznej wartości motorowego transportu.

Ostatnio rozpoczęto w Meksyku budowę szosy na przestrzeni 200 mil pomiędzy miastami Puebla i Oazaca. Odcinek ten jest jednem z ogniw wielkiego traktu pan-amerykańskiego, łączącego Meksyk i Centralną Amerykę ze Stanami Zjednoczonemi. Budowa tej drogi kosztować będzie rząd meksykański około 5.000.000 pesetów.

Liczba zamkniętych samochodów (sedanów) w roku 1915 wynosiła w Stanach Zjednoczonych niewiele więcej ponad 10%. W roku 1927 zamknięte wozy w Stanach Zjednoczonych wynosiły 82%.

W Kanadzie ogólna liczba samochodów osobowych i ciężarowych wynosi 939.478.

Stwierdzono na podstawie ścisłych danych, że system dróg bitych w powiecie Westchester, w stanie New York, tak dalece przyczynił się do podniesienia wartości ziemi oraz produktów rolnych, że sumy inwestowane w budowę dróg zupełnie zamortyzowały się. Z powyższego wynika jasno, że w istnieniu i budowie nowych dobrych dróg winien być zainteresowany nietylko automobilizm, lecz i rolnik — i bodaj czy nie przedewszystkiem.

Według ostatniego rozporządzenia Urzędu Celnego Stanów Zjednoczonych, wszyscy turyści, udający się do Stanów Zjednoczonych, mają prawo zabierać ze sobą samochody bez opłaty celnej. Rozporządzenie to zostało zatwierdzone przez Sekretarza Skarbu i weszło już w życie.

Do czasu wydania tego rozporządzenia automobiliści zagraniczni byli obowiązani do opłaty celnej od 20 do 100 dolarów. Prawo to nie tyczyło się tylko turystów z Kanady i Meksyku.

Turyści-automobiliści, według ostatniego rozporządzenia, mogą pozostawać w Stanach Zjednoczonych 90 dni bez opłacania cła od swych samochodów.



Jedna z tras Raidu Alpejskiego.

Najdłuższą bitą drogą na świecie jest droga w Stanach Zjednoczonych zwana Pacific Highway, która idzie od Vancouver'u (Kanada) wzdłuż wybrzeża Oceanu Spokojnego do granicy meksykańskiej. Droga ta liczy 1.476 mil.

Najbardziej wzniesiona nad poziom morza droga samochodowa znajduje się w Kolorado. Wzniesienie jej wynosi 14.109 stóp.

Studja przeprowadzone nad wypadkami samochodowemi w Chicago dają ciekawy materjał. Ustalono, że zmęczenie jest główną przyczyną powodującą wypadki samochodowe i dlatego należy zmuszać kierowców do ostrożnej jazdy.

Na wyspach Hawaii każdy ósmy mieszkaniec jest właścicielem samochodu.

Ilość mieszkańców na całym świecie wynosi w przybliżeniu 1,900.000.000 głów. A ponieważ wszystkich samochodów na świecie jest w użyciu 29.700.000, przeto 1 samochód wypada na 64 osoby.

Kompanje kolejowe zarabiają rocznie na General Motors za dowóz surowców i przewóz gotowych samochodów 80.000.000 dolarów.

Według wiadomości otrzymanych z Biura Eksportowego General Motors, liczba samochodów na wyspach Fidżi wynosi 700 sztuk.

JERZY BRZĘCZKOWSKI.

Uwiedziona Minerwa.

(Humoreska)

Gdy Pierunooki pożądał Minerwę.—Chybkonogi w pogoni. — Qui pro quo na ziemi. Powrót Merkurego. — Minerwa siedziała w gaju oliwnym.

Zeus gromowładny pogładził swą Jowiszową brodę. Gest ten, znany bogom i ludziom jako oznaka wypogodzenia olimpijskiego horyzontu, tym razem jednak nie znamionował całkowitej pogody.

Obwiódł badawczem spojrzeniem (przed którem, jak twierdzą filozofowie, nic się nie ukryje na niebie, ani na ziemi) dostojne zgromadzenie bogów. Ano, jak zawsze... — mruknął w brodę, tym razem na nowo skotłowaną: — włóczy się...

Chybkonogi Merkury już stał za władcą.

— O kim mówisz, Pierunooki?

— Minerwa mi się gdzieś włóczy — mruknął po raz drugi Zeus: — znów z jakimś ziemianinem...

Ośmielam się zaznaczyć, że ziemian obecnie nie stać na bałamucenie się z tak wybredną panią — pośpiesznie wstawił Merkury: — któż lepiej odemnie znać może warunki ekonomiczne...?

— Jesteś jołop — pogodnie odparł bóg. Miałem na myśli ziemianina, jedynie jako mieszkańca Ziemi, w przeciwieństwie do nas, Olimpijczyków. Olimpijczyka bowiem żadnego nie posądzam.

I poraz wtóry obwiódł Gromowładny bacznem spojrzeniem swe olimpijskie plenum.

— Skądżeż podejrzenie? — zapytał nieco skonfudowany Bystronogi.

— Z głosów ziemi. Od dłuższego czasu niepokoją mnie okrzyki. Wciąż zływszę: Minerwa i Minerwa. To mi już na nerwach poczyna grać! A wczoraj widziałem... — tu pochyla Pierunooki swe oblicze ku uchu Merkurego: — widziałem wczoraj z wieczora na czarnem tle północnego nieba ogniste litery M i n e r w a. Niema co! Ładnego amanta sobie znalazła, po niebie ogniem pisuje! Przecież dotychczas było to wyłącznie moim, zastrzeżonym w olimpijskiej konstytucji, przywilejem.

Tyle strapienia zadźwięczało w głosie władcy, że Merkury pochylił kędzierzawą głowę, by uszanować boleść Niedoścignionego.

— Przed Twem okiem i uchem nic się nie ukryje, — potrafił jedynie powiedzieć.

— O tak, podchwycił Zeus: — wiem wszystko, lecz muszę się jeszcze przekonać. Przypniesz najlotniejsze pióra do swych stóp, mój chybkonogi, i zlecisz dziś jeszcze na padoł ziemski. Odszukasz ją i amanta; wskażesz mi miejsce, abym wiedział, gdzie nieomylnie mam ugodzić piorunem.

I przykrył połą szlafroka oczy, by podwładny nie wyczytał w nich słabości, której jednak podlegają boscy i ludzcy władcy. Lecz gdy odsłonił dostojne oczy już Merkurego przy nim nie było. Kreśląc zygzak w powietrzu, zlatywał spiesznie na ziemię, furkotały mu tylko pióra, przypięte do stóp.

. . . .

Merkury znalazł się przypadkiem w dużem, jasno oświetlonem mieście, którego sobie z poprzednich wędrówek wcale nie przypominał. Na wielkim placu mijały go szybkie wozy, jadące — o dziwo!—bez koni. Co raz musiał uskakiwać z drogi, aż mu się nieco przygięło prawe pióro przy bucie. Jakiś wysoki „ziemianin" stał pod latarnią i wymachiwał bezładnie białemi rękami. Od tych wymachiwań wozy cofały się, jak byki na pastwisku, czasami ryczały, czasami łyskały tylko białemi ognistemi ślepiami. Gdyby Merkury nie był bogiem, zdziwiłby się niewątpliwie niepomiernie, ale że był bogiem, nie wypadało mu się dziwić, albowiem bogowie muszą wszystko wiedzieć naprzód. Stanął tedy na kamiennej wysepce i pogodnym okiem obejmował cały plac. Niebawem koło niego zgromadziło

Co mówi dr. Eckener

Co 5 dni będą odlatywały 4 sterowce.

Dr. Eckener, komendant sterowca „Zeppelin", który — jak wiadomo — przebył drogę z Berlina do Nowego Yorku, i z końcem bieżącego miesiąca ma powrócić do Niemiec, udzielił interesującego wywiadu prasie:

Dr. Eckener nie jest zadowolony z lotu. Statek nie dał zupełnej wygody pasażerom i nie rokuje wielkich nadziej i na rozwój na tej drodze komunikacji pasażerskiej. Nie znaczy to jednak by Zeppelin nie był odpowiednim dla celów handlowych. Przewóz poczty i expresowych przesyłek towarowych jest zupełnie możliwy, przyczem zaledwie podwójne normalne opłaty za listy *więcejby przyniosły dochodów, niż pasażerowie, płacący za bilety po 3,000 dolarów.* Obecny lot Zeppelina był za wolny. Sterowce przy pomocy których lot będzie celowy i które będą mogły odnieść pełne zwycięstwo nad parowcami, muszą rozwijać szybkość od 80—85 mil (około 140 km. na godzinę. (Zeppelin leciał przeciętnie z szybkością 100 klm. na godzinę) i przebywać drogę w ciągu 45—50-ciu godz. Uszkodzenie Zeppelina w drodze wykazało wreszcie, że materjał użyty do jego budowy jest za słaby.

Zorganizowanie normalnej komunikacji frachtowej między Ameryką a Europą przy pomocy statków powietrznych *jest zupełnie możliwe* i obecnie Dr. Eckener przeprowadza rozmowy z poważnemi sferami finansowemi amerykańskiemi w sprawie utworzenia dla tego celu spółki pod nazwą „Towarzystwo Eckener".

Wedle projektów obecnych mają być wstawione do służby 4 sterowce, które odlatywać będą w obie strony co 5 dni. Sterowce potrzebne do tego celu muszą być naturalnie dopiero, budowane.

Pierwsza linja lotnicza Moskwa-Irkuck.

Niemiecko-sowieckie Tow. komunikacji powietrznej „Deruluft", które od kilku lat utrzymuje komunikację powietrzną miedy Berlinem a Moskwą, w ostatnich miesiącach uruchomiło nową linję, łączącą Rygę z Leningradem. Towarzystwo to zamierza utrzymać ruch na swoich linjach przez całą zimę.

Dalszym etapem rozszerzenia sieci lotniczej niemiecko-sowieckiej ma być przedłużenie linji z Moskwy do Irkucka b. m. dokonany został na tej linji pierwszy próbny lot, przyczem *przestrzeń 1700 klm., dzieląca Moskwę od Irkucka, przebyta została w ciągu 8 i pół godz.* Regularna komunikacja na nowej linji podjęta ma być w roku przyszłym.

200,000 dol, przeznaczono na budowę Instytutu Lotniczego.

Zarząd Funduszu Daniela Guggenheima (fundusz ten przeznaczony jest na podnoszenie bezpieczeństwa lotu) przyznał *200,000 dolarów na budowę Instytutu Lotniczego* przy uniwersytecie Seattle (Ameryka Północna), pozatem przyznano z tego funduszu znaczniejsze kwoty dla uniwersytetu w Harvard, celem prowadzenia studjów nad rentownością lotnictwa handlowego oraz Instytutu Massuchuses na studja meteorologiczne.

Wygodniej spać i jeść w powietrzu jak na lądzie.

Większe samoloty komunikacyjne niemieckiej „Luft Hansa'y" wyposażone zostały w bufety, posiadające nietylko zimne ale i gorące potrawy i napoje. Samoloty, kursujące w nocy, posiadają kajuty sypialne, w których łóżka są wygodniejsze nawet od łóżek wagonów sypialnych. Wziąwszy pod uwagę, że samoloty posiadają również radio, umywalnię i t.d., stwierdzić się musi, iż podróżowanie dzisiaj drogami powietrznemi nietylko jest wygodne, ale wyzbyte całkowicie pierwiastka prymitywu i „bohaterstwa", stają się typowym burżuazyjnym środkiem lokomocji.

„Młodemu Lotnikowi"

Strusi sposób chowania głowy pod skrzydło.

„Młody Lotnik" w N-rze 10 pisze:

„I Warszawa ma nowe pismo. Jest to wychodzący od paru miesięcy „Autolot", który jednak zawiódł liczne oczekiwania, gdyż sprawom lotniczym poświęca bardzo mało miejsca, a większość wiadomości z tej dziedziny zawiera opisy katastrof."

Zdaniem „Młodego Lotnika" to ogromnie szkodzi lotnictwu.

Nie zamierzamy wdawać się w polemikę z „Młodym Lotnikiem." gdyż naszym zdaniem polemika między pismami tego rodzaju, które powinny tworzyć jedną rodzinę, jest bardziej szkodliwą dla lotnictwa niż wzmianka o katastrofie.

Lecz dajmy na to, wszystkie pisma lotnicze umówiły się nic nie pisać o katastrofach. Do czego to posłuży? Do niczego, publiczność wszystko jedno dowie się o tem inną drogą.

Zadaniem prasy fachowej nie jest przemilczanie o katastrofach, przeciwnie — uważne zbadanie przyczyn wypadku i wyciąganie lekcij na przyszłość.

Przytaczamy przykład:

Jeden z najlepszych francuskich płatowców, 3-ch silnikowy René de Courinet, zbudowany specjalnie dla lotu przez Atlantyk, uległ katastrofie, spowodowanej dość rzadkim zjawiskiem: wibracją skrzydeł. Dlaczego mamy o tem milczeć? Możliwe przecież, że ktoś z polskich konstruktorów zbuduje aparat który będzie doskonałym pod każdym względem, lecz nie zabezpieczonym od wibracji skrzydeł. Niewolno milczeć o tem, lecz powtarzać urbi et orbi: *patrzcie konstruktorzy jak groźne, a niespodziewane czychają na was niebezpieczeństwa i grożą zniszczeniem rezultatów waszej mozolnej pracy, a oto macie przykład i okazję tego uniknąć.*" (Do tej kwestji jeszcze powrócimy).

Polityka strusia: chowania głowy przed niebezpieczeństwem, zawsze doprowadzi tylko do klęski. Dlatego i na przyszłość bezwzględnie wyrzekamy się tego systemu i nadal będziemy wszystko co jest złe, nazywać złym, czy to w lotnictwie wszechświatowym, czy też polskiem. Sądzimy, że w ten sposób najlepiej przysłużymy się sprawie postępu w lotnictwie.

się trochę ziemian a jeszcze więcej ziemianek. Ktoś go szarpnął z tyłu za połę chitonu:

— Pan z „Eldorado"?

Merkury z obowiązku rozumiał gwarę wszystkich ziemian, odparł tedy uprzejmie:

— Nie, z Olimpu.

— Patrzcie! Nie wiedziałem, że taki jest. A to nie pan występował z łukiem w Luna-Parku?

— Nie, nie ciskam strzałami. Z łukiem chodzi tylko boska Diana.

— Diana? Ta na Elektoralnej? Podłe kino. Już wolę obejrzeć waszą budę...

Tłok rozdzielił ich gwałtownie. Tuż przy nim zatrzymał się jeden z sapiących okrutnie wozów.

— Co się pan gapisz? Nie słyszysz sygnałów? — zagadnął go całkiem nieuprzejmie siedzący wewnątrz przy samem kółku ziemianin.

— Gonię Minerwę — odparł strapiony Merkury.

— Ładnie pan gonisz! A co panu tak Minerwa się uwidziała?

Mam rozkaz ją schwytać.

Siedzący w wozie ziemianin obejrzał go uważnie od stóp do głów. Te — wycedził powoli: — to teraz z „kołowego" tak się mają ubierać? Ano, chyba z „tajnego". Jakże ją pan „zgonisz"?

Merkury wskazał na swe nieco przygniecione pióra u nóg: — zapomoca piór szybkości.

— Nie da rady. Możesz pan wsadzić sobie pióra gdzie chcesz — nie dogonisz. Właź lepiej w taksa, może zgonimy.

— Co to jest „taksa" ziemianinie?

— Żaden „ziemianin", a Walenty Łubek, do usług. Szofer. Taksa znaczy Fiat. Jak nie na nim, na żadnym innym Minerwy nie zgonisz.

Taka pewność i powaga biła z postawy i głosu pana Łubka, że Merkury zdecydował się odrazu. Wgramolił się do wnętrza i opadł na sprężyste poduszki. W tej chwili coś zawarczało, szarpnęło — wóz pomknął chyżo wzdłuż oświetlonych ulic. Merkury musiał nawet stwierdzić, że znacznie szybciej niż słynny zaprzęg Apollina, aczkolwiek dotychczas wierzył święcie, że nikt powożącego Apollina nie prześcignie. Za rogatkami już, gdy wypadli na szeroką podmiejską szosę i wóz począł skakać jak opętany, po wyrwach i sterczących kamieniach, pan Walenty zapytał przez okienko.

— A którą Minerwę pan gonisz?

— Jedna jest przecie człeku, olimpijska.

— Jedna — nie jedna — zakonkludował flegmatycznie powożący. Ale jest tu taka olimpijska, co na zawodach była.

— Zawsze ona nam zawód sprawia — jęknął Merkury, bo już mu jazda nieco mniej przypadała do gustu. Noc była ciemna, a szosa, widocznie niedawno naprawiona sporo jeszcze posiadała niezużytego kamienia.

— Tędy właśnie pognała — ciągnął pan Walenty. Widziałem, jakiem przed panem tam na placu hamował. O — już jej światełko widać!

W oddali rzeczywiście migotało czerwone światełko. Pan Walenty dodał gazu. W promieniu nocnych latarni jego Fiata zarysował się podłużny kadłub mknącego auta. Lecz wewnątrz wozu nikogo nie było, siedział tylko przy kierownicy wysoki, barczysty jegomość.

— Zara dopadniem! — rzucił tryumfalnie Łubek: — jak go pan będziesz łapał? Odrazu z maszyną, czy tylko numer?

— Stawię go przed sąd Najwyższego.

— Dwa miesiące paki, ani chybi. Babę przejechał?

— Uwiódł Boską.

I to się naszemu bratu zdarza. Tylko wedle tego, to już nie urząd kołowy. W maszynie ją tego...?

— Nie wiem, co mówisz człeku: z Olimpu ją skusił niecnie.

Jak Woronow...

„Jak Woronow odmładza ludzi. Nie wierzycie? — przekonajcie się — jedna próba wystarczy. Oszczędzajcie więc swoje zdrowie, czas i pieniądze"...

(Tak reklamuje swoje wyroby i zakłady „Fit".)

Zdumiony byłem czytając ulotkę o podobnej treści, którą mi wrzócił do samochodu mały gazeciarz uliczny.

Mając w pamięci szereg tricków reklamowych i bluffów prowadzących jedynie do wcześniejszego lub późniejszego rozczarowania, spoglądałem z niedowierzaniem, ale — zawsze to ale, — górowała nademną ciekawość — zwłaszcza te słowa „Jak Woronow odmładza ludzi", dzwoniły mi w uszach.

Ponieważ jestem w wieku — gdy porządliwie szuka się ratunku, więc też i każde odmłodzenie jest miłym. Przełożyłem bieg i po chwili stanąłem pod wskazanym na ulotce adresem. Ale tu muszę odrazu zasmucić jak również i olśnić czytelników, że „Fita" zakłady nie odmładzają ludzi, lecz prawie zupełnie ich zużyte opony przerabiają na nowe.

Korzystając z obecności naczelnego dyr. zakładów p. Rosenberga udałem się z nim na miejsce odmładzania, i przekonałem się, — że pierwszy w Polsce oddział „Fita" to nie jest jakiś zakładzik wulkanizacyjny — to jest cała fabryka, która potrafi zwulkanizować



Fragment z zakładów „Fita". Wulkanizacja opon.

od 100 — 200 opon lub dętek dziennie,

w zakładach „Fita", (automobiliści!) waszą starą zdezelowaną oponę nie wyreperują, a naprawdę odmłodzą.

„Fit" to potęga. Centrala „Fit'a" mieści się w Grenoble, (Francja) a w Europie Zachodniej i Ameryce

„Fit" posiada 4000 oddziałów.

Polski „Fit" to są reprezentacyjne zakłady na Wschód, gdzie jednocześnie szkolą się przyszłe obsługi do mających się wkrótce otworzyć oddziałów. Robota wre pod kierunkiem inżynierów i instruktorów specjalnie przybyłych z Francji.

reperacja opony trwa $^1/_2$ godziny.

Możnaby było podać wiele ciekawych szczegółów z zakładów „Fita" lecz uważam, że czytelnicy sami zechcą z okazji skorzystać i przekonać się o tem wszystkiem na miejscu, a przy okazji podaję adres: Biuro **„Fita", Warszawa, Ogrodowa 59, zakłady — Chłodna 45.**



Regeneracja opon w zakładach „Fita" w aparatach własnej konstrukcji.

34 Czytelników uczęszcza gratis do znanej Szkoły Kierowców Samochodowych inż. **B. FROMA**, Warszawa, Hoża 35. Z numeru niniejszego otrzymają bon bezpłatny ci Czytelnicy, którzy odnajdą w jednym z artykułów rozmyślne przestawienie zdań.

JUŻ

został ogłoszony I-szy konkurs

PRZEGLĄDU SAMOCHODOWEGO i MOTOCYKLOWEGO

dostępny dla wszystkich czytelników

p. t.

CZY ZNASZ PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY?

— E — e! O „taką" tam... myślałem, że jaka panienka z dobrego domu. A pan może pokrzywdzony galopant?

— Nie rozumiem twej gwary ziemianinie. Dawno nie opuszczałem Olimpu.

— Fatygant znaczy. Też nie? A to awantura. Nie pukajcie tylko ze „spluw" do siebie, bo to o guza postronnemu łatwo. Stój, tam!

Maszyny zrównały się w pędzie. Jadący w podłużnem aucie jegomość zahamował. Zabrakło wam benzyny? — spytał uprzejmym głosem. Dam niewiele, bo jadę aż do Pabjanic.

Merkury już wypadł z wozu. Oburącz uchwycił drzwiczki obcego auta, rozwarł i pomacku przeszukał wnętrze. Nikogo tam nie było. Oszukaliście mnie, — ryknął boskim głosem: — tu niema Minerwy.

— Minerwa jest — odparł zaperzając się Łubek. Stoi ciarach przed maszyną i pyta gdzie. Oślepłeś, czy pijany?

Jegomość z auta też spojrzał poderzliwie na Merkurego.

— Jeżeli szanowny pan poszukuje Minerwy, to... Tylko ta maszyna prywatna, z Pabjanic, nie do wynajęcia.

I przysunął do oczu Merkurego wygoloną, uśmiechniętą twarz.—Ależ pan się oryginalnie wystroił, jak na nocną eskapadę.

— Frajerkę mu ze sceny ktoś na „Minerwie" buchnął. Jak stał na scenie, w kostjumie, tak za nią i pognał. Wiadomo, amant! — tłomaczył już znowu dobrodusznie Łubek, który niewiedzieć czemu nabrał sympatji do przygodnego pasażera, — no, puść go, widzisz, że niema twej donny! Z innym musiała zwiać...

— Możeś ją ukrył — biadał niepocieszony Merkury. Powiedz Nieznany? Niewiem ktoś zacz: Ziemianin, czy Olimijczyk?

Wygolony pan uśmiechnął się kwaśno:

— Ziemianinem byłem rzeczywiście przed wojną, mój panie. Co za majątek... — westchnął głęboko: — cóż kiedy po „tamtej" stronie granicy! Et — machnął ręką: — Olimpijczykiem też nie jestem, chociaż omal nie zostałem, bo znajdowałem się w liczbie biorących udział na ostatniej Olimpjadzie. Kicha nawaliła! Wycofali...

— Kimże jesteś, skoroś ani ziemianin, ani olimpijczyk?

Jegomość wytrzeszczył oczy:

— A cóż to innych zawodów niema? Szoferem jestem na „Minerwie". Z czasem będę miał własną.

— Właśnie o nią mi chodzi — ryknął nie swoim głosem bóg. — Dokąd ją uwiodłeś z Olimpu?

— Z Pabjanic mówię, pókim dobry.

— Oddaj!

Już brali się na dobre za bary, gdy nadjechał na motocyklach patrol urzędu kołowego. Po wielu pertraktacjach, mniej lub więcej parlamentarnych, Merkury zrozumiał, że na padole ziemskim stało się wiele rzeczy, o których nie wiedziano na Olimpie. Zebrał tedy skrzętnie wszystkie informacje w swej boskiej pamięci, wsunął nawet za cholewę buta (bo kieszeni nie miał) prospekt reklamowy firmy, gdzie sporządzają ziemskie Minerwy, i pospiesznie wzniósł się w przestworza, by zameldować o wszystkiem Gromowładnemu. Leciało mu się niesporo, bo drogi niebieskie od czasów wojny Trojańskiej nie były regulowane, zresztą, po gonitwie autem, zwątpił wogóle w swą niedościgłość. Spóźnił się też fatalnie na Olimpi dobrze już piały trzecie kury, hodowane przez skrzętną Junonę, gdy stanął przed Zeusem. Otworzył usta, by zakomunikować oszałamiające nowiny, lecz Gromowładny machnął niecierpliwie piorunem: — obeszło się bez waści!

— Znalazłem „Minerwę"!

— Ja ją wcześniej znalazłem. Siedziała w oliwnym gaju w Delfach z Satyrem. Przed okiem Zeusa nic się nie skryje...

— Koniec. —

KURTKI SKÓRZANE. PALTA SKÓRZANE.

Na podszewce wełnianej i na futrze.

Kożuszki zakopiańskie. Burki sławuckie.

Ubiory i obuwie sportowe.

Dom Towarowy **KURCAN** Długa 50 Targowa 41



ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE

Dr. LUDWIK ZIELIŃSKI

Warszawa, Wolska 169, tel. 53-62 i 53-15

Kompletne remonty samochodów
osobowych i ciężarowych

Budowa i remont chłodnic samochodow.
wszelkich typów

Wykonanie solidne i terminowe.

KAROSERJE

BUDUJE DO WSZELKICH SAMOCHODÓW
jak autobusy, landolety, limuzyny, ciężarowe platformy, wykonywam okucia ślusarsko-blacharskie, roboty siodlarskie, wszelkie reperacje i odnòwki po cenach konkurencyjnych.

„SIŁA POLSKIEGO PRZEMYSŁU KAROSERYJNEGO"
Warszawa, Grzybowska 57.



ZYGMUNT LIS
WARSZAWA, NALEWKI 2A
TEL. 191-25
LINOLEUM,
CERATA,
DYWANY
WYROBY GUMOWE
POKRYCIA MEBLOWE
PALTA NIEPRZEMAKALNE
JEDYNE NAJLEPSZE ŹRÓDŁO ZAKUPÓW
WYKŁADANIE PODŁÓG LINOLEUM przez SPECJALISTÓW

KURSY SAMOCHODOWE

H. PRYLIŃSKIEGO WARSZAWA, ALEJE JEROZOLIMSKIE 27. TELEFON Nr. 50-57.

SZKOŁA POSIADA SZEŚĆ SAMOCHODÓW.

Elektrotechnika Samochodowa

„MAGNET" Sp. z o. o.

Z. POPŁAWSKI

Firma nagrodzona dyplomem uznania L.O.P.P. w 1927 r.

WARSZAWA, HOŻA 33, TELEFON 19-31

Firma nagrodzona dyplomem uznania L.O.P.P. w 1927 r.

Największe Warsztaty Reperacyjne.

Naprawa wszelkich typów i marek:

Magnet, Dynamomaszyn,

Starterów, Akumulatorów i t. d.

Wykonanie solidne, ceny niskie. W ciągu 1927 r. naprawiono: **2466** magnet, **1638** dynamomaszyn, **1864** akumulatorów i **obsłużono** około **10,000** klijentów.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **70** gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem **50** gr. za cm². Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę do 3 wierszy **gratis**.

Prenumerata kwartalna „Autolotu" **3** zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję **3.50** zł. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia Społeczna Pl. Grzybowski 3/5 tel. 205-80 Wydawca i Red. odp.: JERZY SCHOLTZ.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.